Autos inolvidables

7

ARGENTINOS

IKA Estanciera - 1965

Una trabajadora incansable

ESCALA 1:43 EDICIÓN COLECCIONISTA

SALVAT

Estanciera

Una gran compañera para el trabajo, pero que costó asimilar como parte de la fauna automovilística de la ciudad. Había sido diseñada para el mercado norteamericano como un vehículo familiar al que poder cargar en ocasiones, y de allí se desprende su carácter utilitario.

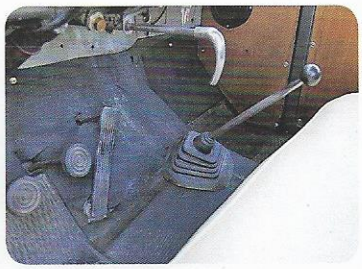
BICHO DE CAMPO

Era alta, espaciosa y también muy cómoda. Había versiones con tracción trasera, o con tracción total, para quienes necesitaban adentrarse en caminos deteriorados

Estanciera

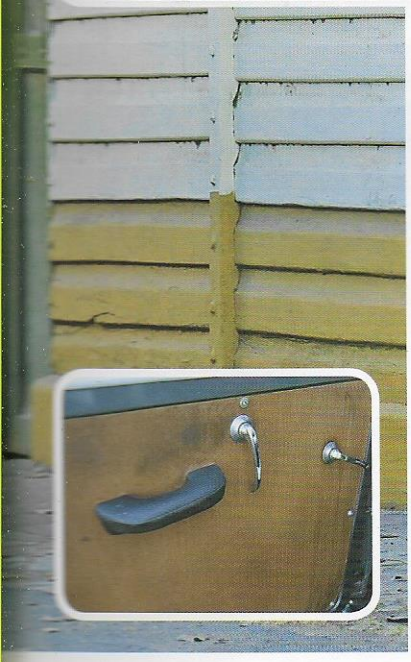
Dos palabras de gran prestigio en la industria automotriz argentina. IKA, como símbolo de la gran capacidad productiva nacional, y Estanciera, que resume las pretensiones de un utilitario resistente y confiable.

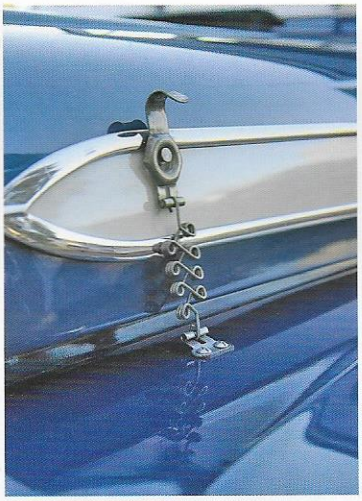
La Estanciera dejó de fabricarse hace ya 50 años y sin embargo muchos, incluso quienes no tienen tanta afinidad con la industria automotriz, la identifican como un noble utilitario. Pero no solo eso, la Estanciera también está asociada a términos como: confiabilidad, robustez, sencillez, y capacidad de carga. Si bien la Estanciera nació con pocas aspiraciones (ser "una caja con ruedas dentro de la cual entran muchas cosas", según definió Parabrisas en su momento) logró mucho más que eso y esas virtudes siguen vivas incluso hoy, con cientos de fanáticos en todo el país que disfrutan de salidas con su querida Estanciera. Nació a partir del mítico Jeep, que fue ideado para el combate, y al finalizar la guerra, su



DETALLES

La pedalera estaba en una posición muy vertical, lo cual obligaba a una posición de manejo tipo camionero.
El recorrido de los pedales también era demasiado corto, lo cual llevaba su tiempo de acostumbramiento.
Palanca de cambios al piso, con tres marchas hacia adelante.



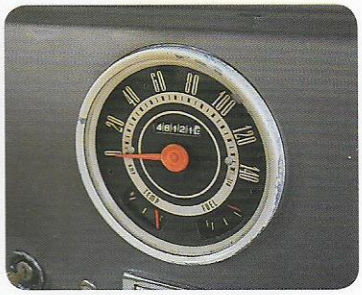


INTERIOR

La imagen es clara y contundente: la Estanciera no se destacaba por su equipamiento de confort; todo lo contrario, tenía apenas lo básico y necesario, incluso con algunos opcionales como la calefacción. El velocímetro era lo más significativo, e incluía también el nivel de combustible y el indicador de temperatura de motor, lo mínimo que requiere el conductor.

Rústica y austera, pero con todo lo necesario para el conductor.

fabricante debió buscarle una adaptación a la vida civil del ciudadano norteamericano. Al ser rápidamente aceptado, se dieron cuenta que había muchas otras necesidades por cubrir, y así fue que nació la Estanciera, llamada Station Wagon en su país de origen. Con una muy buena capacidad de carga, y un interior similar al del Jeep, también tomaba de este atributos como la honestidad y robustez de su mecánica, y la versatilidad de uso, algo que era relativamente nuevo dentro del uso convencional. En Argentina IKA la supo posicionar con un muy bueno precio, teniendo en cuenta que se trataba de un vehículo para la familia, con el que además se podía trabajar. El motor Tornado se destacaba por su respuesta, y capacidad de entregar potencia a bajas revoluciones, algo siempre valorado cuando se trata de un utilitario. Estaba equipado con cebador, con lo cual no había más que girar la llave para ponerla en funcionamien-

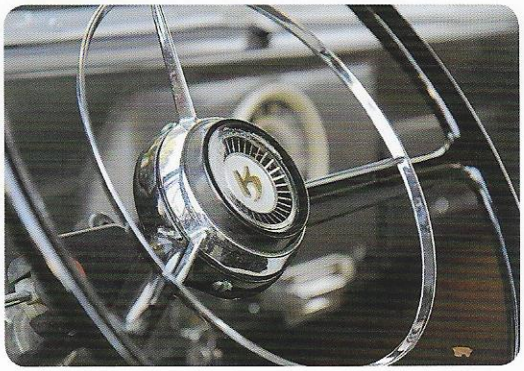


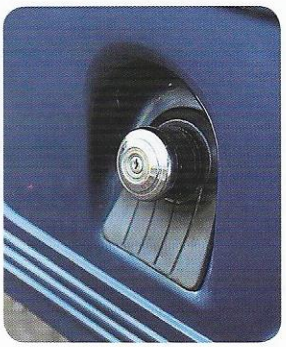
RELOJ CENTRAL

Tan grande como vital. Una prueba de la austeridad del interior es que es el único instrumental en el tablero.

Un vehículo fácil de reconocer, con el estilo de los SUV cuadrados que llegarían varios años más tarde.

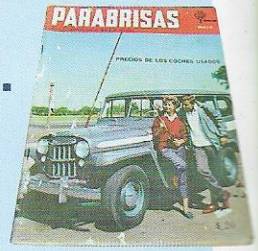
to. También era muy destacable el bajo consumo de combustible sobre todo teniendo en cuenta su tamaño y su área frontal cuadrada, no muy amiga de la aerodinamia. Los frenos y la dirección eran dos puntos criticables (no demasiado eficientes los primeros, y dura la dirección), pero sí las suspensiones lograban redondear una buena performance. El interior y toda su concepción en general era espartano: tanto que la calefacción, las trabas del capó y los espejos retrovisores eran accesorios.





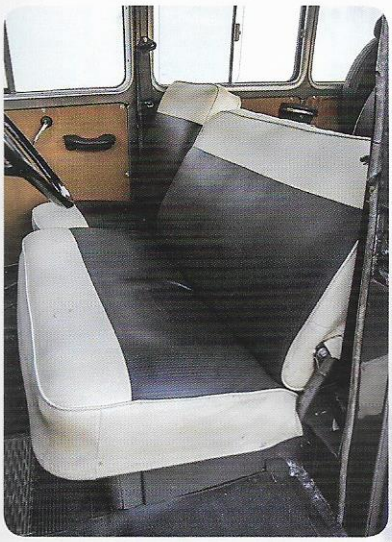
El volante tenía un nuevo diseño y era una de las piezas con más "elaboración", lejos del estilo sobrio y en parte descuidado del interior.

PROBADO POR PARABRISAS EN LOS AÑOS '60.



La edición #64 de Parabrisas tuvo en sus páginas a la Estanciera. "Una trabajadora incansable" fue el título de esta nota publicada en 1966. "Se especializa como un vehículo ambivalente y efectivo", decía. También destacaban su precio y su consumo razonable.

Apertura de la caja trasera con dos hojas. El portapatente basculaba, para poder circular con el portón abierto en caso de tener que llevar objetos largos.



MARCÓ EL PASO DE LOS UTILITARIOS

Rural

La versión más popular de la familia. Su concepto era simple: carrocería cuadrada, tracción simple o doble y mucho espacio interior, tanto para pasajeros como para llevar algo de carga. Su motor era el IKA Continental de seis cilindros en línea, 226 pulgadas cúbicas o 3.707 cm³ y 115 HP, y su transmisión era de tres marchas.

Utilitario

Una variante para uso exclusivo de trabajo o reparto. Tenía solamente la fila delantera de asientos y atrás era todo espacio de carga, con un volumen total de 3,2 m³ y una capacidad máxima de 500 kg. Compartía mecánica con la Rural y visualmente se distinguía por carecer de ventanillas traseras laterales. Se fabricó entre 1959 y 1967.

Rural "Brasilera"

En 1965 el modelo sufrió un rediseño importante que le hizo cambiar el aspecto de su trompa, haciéndola más moderna y estilizada. Por lo demás, mantenía proporciones e identidad. Esa estética fue tomada de la realizada por Willys Overland do Brasil, de ahí que esta versión terminó siendo denominada coloquialmente como la "Brasileña". Primero tenía el motor Tornado Special (OHC 181), de 2.965 cm³ y 117 caballos, pero después lo cambió por el nuevo Tornado Super Power (OHC 230), de 3.769 cm³ y 132 HP. Se fabricó sólo un año.

Baqueano 1000

Era la variante pick-up que comenzó a venderse en 1959, dos años después de la aparición de la Estanciera. Más despojada de equipamiento, compartía mecánica y tenía una caja de carga abierta, resultando ideal para aquellos con necesidades de trabajo distintas. Su capacidad de carga era de 1.000 kg.

Baqueano 500

En 1961 llegó una nueva versión del Baqueano, que gozaba de una caja de carga que copiaba el diseño de la carrocería, y contaba con algunos ornamentos exteriores. Tenía mismo motor y transmisión, aunque cambios en chasis y suspensión,que le hacían tener menor capacidad de carga (500 kg). Ambas pick-ups se fabricaron hasta 1963.

Taxi

Buscándole más mercado, en 1960 IKA le incorporó una segunda puerta del lado derecho, para ofrecerla como otra opción para los taxistas. Su vida comercial siguió al de la Rural, adoptando los mismos cambios que esta, y viviendo hasta 1966.

TÉCNICA

Un utilitario rendidor

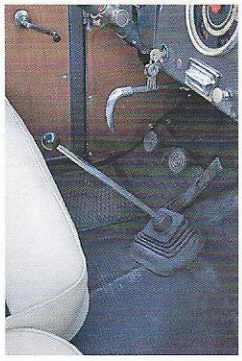
Con el sello de Industrias Kaiser Argentina, un clásico de los vehículos para el trabajo, con virtudes sobradas para conquistar a la clase media.

TANQUE DE NAFTA

Detrás de la rueda derecha, y con una capacidad de 71 litros. Gran autonomía.

MOTOR

De lo más destacado, sobre todo por su funcionamiento en frío y a bajas revoluciones.



TREN TRASERO

Tanto la presentada en 1957, como su reemplazo de 1965 tuvieron eje trasero rígido. De todas formas, la Estanciera contaba con un andar bastante confortable a pesar de su aspecto y de su condición de utilitario.

FRENTE

Diseño frontal imponente, con gran presencia de la parrilla. Luz interior y entrada de aire hacia el habitáculo.

INDEPENDIENTE

En 1965 la Estanciera recibió suspensión delantera independiente, una de las grandes mejoras respecto del modelo lanzado inicialmente, que tenía eje rígido.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR
Naftero, delantero, longitudinal. Seis cilindros en línea, árbol de levas a la cabeza, válvulas a la cabeza. Alimentación por carburador Carter RBS 3958 S.
Cilindrada: 2.965 cm³
Diámetro y carrera: 84,9 x 87 mm.
Relación de compresión: 7,65:1
Potencia: 115 HP a 4.700 rpm.
Torque: 21 kgm a 2.000 rpm.

TRANSMISIÓN
Embrague monodisco seco a diafragma 200 mm de diámetro.
Tracción trasera, con doble tracción, caja de tres marchas, la primera no sincronizada y marcha atrás.

SUSPENSIÓN
Delantera: independiente, con paralelogramo deformable y elástico laminar transversal.
Trasera: eje rígido, elásticos longitudinales, con eje rígido tipo Hotchkiss.

FRENOS
Delanteros y traseros, a tambor.

FABRICANTE
Industrias Kaiser Argentina.

VELOCIDAD MÁXIMA
140 km/h.

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 18,7 seg.

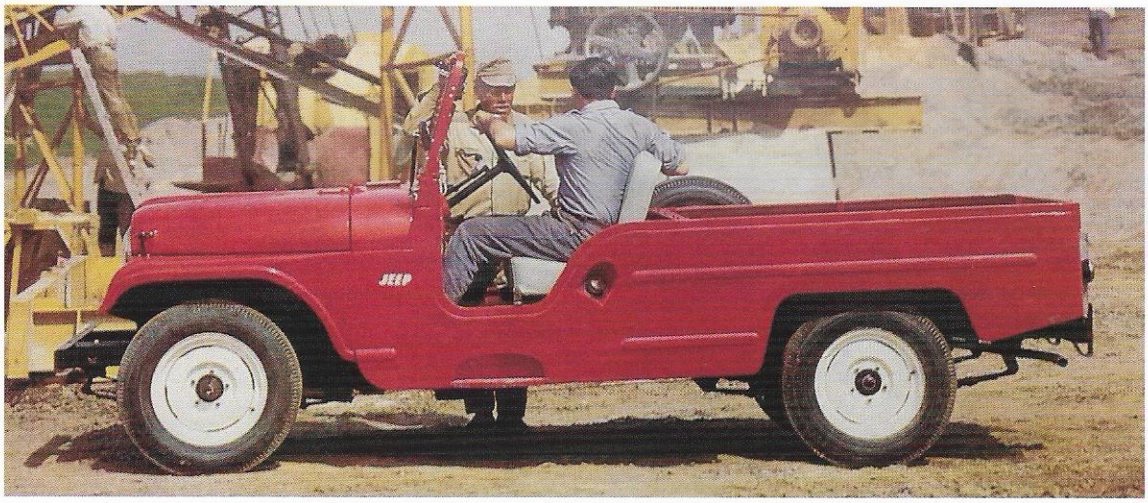
FRENADO
100 km/h a 0: 77 m.

CONSUMO
Promedio: 7,3 km/l.

El gran cambio de la Estanciera fue su motor Tornado, de tres litros de cilindrada y 115 HP de potencia. Se fabricaron más de 70 mil unidades en la planta de IKA de Santa Isabel, en Córdoba.

Un recorrido por IKA

La historia del fabricante de la Estanciera está muy ligada al anterior Jeep. Industrias Kaiser Argentina hizo las dos versiones nacionales y este es un repaso por algunos de aquellos modelos salidos de la planta cordobesa de Santa Isabel.



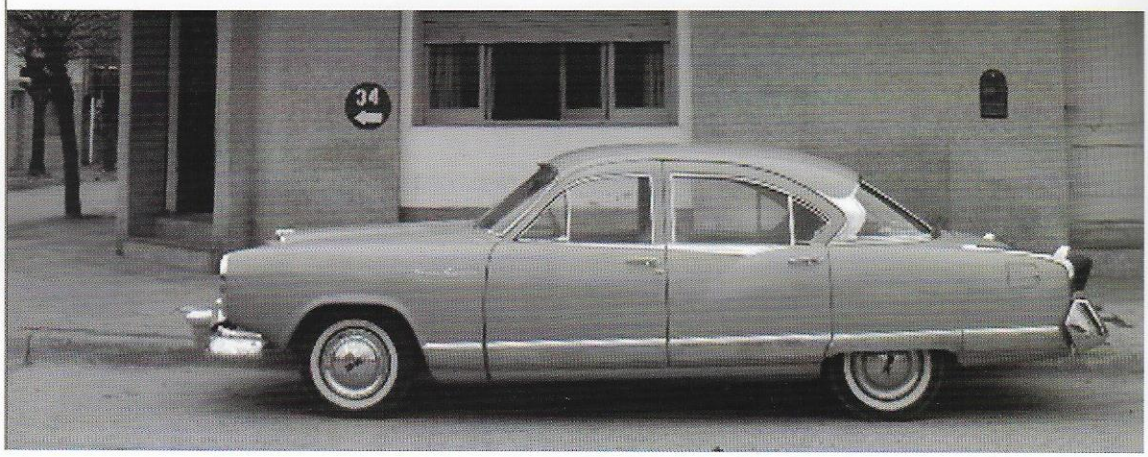
« JEEP

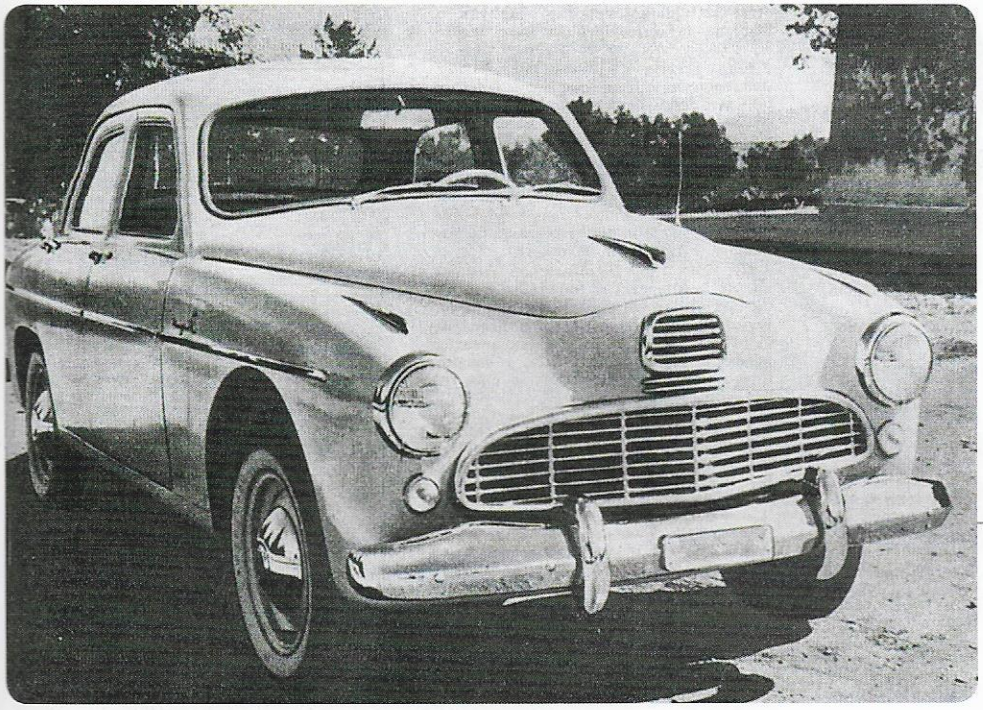
Fue el primer modelo fabricado por IKA en el país, inaugurando las líneas de montaje de Santa Isabel, Córdoba. La primera unidad asomaba su tan característica trompa exactamente el 27 de abril de 1956. Tuvo el primer motor construido en Latinoamérica y venía con tracción simple o doble. Tuvo versión pick-up y muchísimos fueron carrozados en la búsqueda de un vehículo intermedio entre un auto y un elemento de trabajo. También existió un utilitario llamado Carguero, una especie de camión liviano. Fue fabricado hasta el 30 de mayo de 1978, y en todas sus variantes se produjeron 85.085 unidades.

La Estanciera empezó a salir de la línea de montaje a mediados de la década del cincuenta, apenas al año de la inauguración de la fábrica de Santa Isabel (Córdoba). Era una derivación del Willys Station Wagon norteamericano que allá fuera fabricado por la Kaiser Motor Corporation. El gobierno nacional la recibió con los brazos abiertos, porque desde hacía tiempo estaba intentando atraer inversiones para, por ejemplo, empezar a producir autos en mayor escala. Así nacía IKA, con distintas partes colaborativas; por un lado Kaiser; y por el otro Industria Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), que justamente estaba muy cerca de donde se decidió instalar la planta y que tardó poco más de un año en construirse. Comenzaba así una rica historia de producción nacional, con una empresa que en 1967 se transformó en IKA-Renault y, en 1975, pasó directamente a manos de La firma del rombo. La planta que hoy tiene en funcionamiento Renault Argentina es la misma que en 1955 y 1956 comenzó a fabricar el Jeep, primero, y la Estanciera después.

KAISER CARABELA

Un gran sedán de lujo, majestuoso y enorme por dentro, era el mismo Kaiser Manhattan que en los EE. UU. producía la Kaiser Frazer Corporation. Considerado como el primer automóvil con todas las letras fabricado en el país, tenía un motor de seis cilindros en línea de 3.707 cm³ y 116 caballos de potencia, y su caja era de tercera con palanca al volante. Fue fabricado desde el 2 de enero de 1958 hasta el 7 de diciembre de 1961, totalizando 10.283 unidades.





BERGANTÍN

IKA comenzaba a abrirse a otras marcas con el acuerdo celebrado con Alfa Romeo para construir bajo licencia el modelo 1900. Allá dejaba de fabricarse y entonces la matricería cruzó el Atlántico en dirección sur, donde se adaptaron a las líneas de montaje de Santa Isabel para darle vida al Bergantín. En total salieron 8.351 unidades de este sedán, entre el 2 de enero de 1960 y el 22 de febrero de 1962.

GLADIATOR

Una camioneta que también llegó desde los Estados Unidos para presentarle batalla a las pick-up full size de Ford, Chevrolet y Dodge. Comenzó a venderse en 1963 reemplazando al Baqueano, versión pick-up de la Estanciera, y se mantuvo quince años en el mercado. Se fabricaron 27.811 unidades cuando quedó discontinuada exactamente el 31 de mayo de 1978.

TORINO

El auto argentino por excelencia. Fue una evolución nacional del Rambler American estadounidense, con un rediseño del genial Pininfarina. En pocas palabras, era un norteamericano con rasgos italianos para que le guste más al público argentino. Había versiones sedán y cupé, y variantes aún más deportivas, gracias a los tres carburadores Weber que montaron los 380 W y GS. Fabricado entre el 26 de octubre de 1966 y el 14 de diciembre de 1981 (99.792 unidades), el Torino es EL AUTO NACIONAL.

RAMBLER

Reemplazante en la oferta de IKA del Carabela, salió a la venta el 18 de enero de 1962. Sin dudas heredó el glamour de aquél, sobre todo con la versión Ambassador, que supo proveer durante décadas a Presidencia de la Nación de un auto para utilización de los primeros mandatarios. Muchos recuerdan los paseos de Juan Domingo Perón en el Rambler, o la asunción de Raúl Alfonsín el 10 de diciembre de 1983. Tuvo versiones sedán y rural, y su vida se extendió hasta el 19 de agosto de 1975, produciéndose 70.744 unidades.

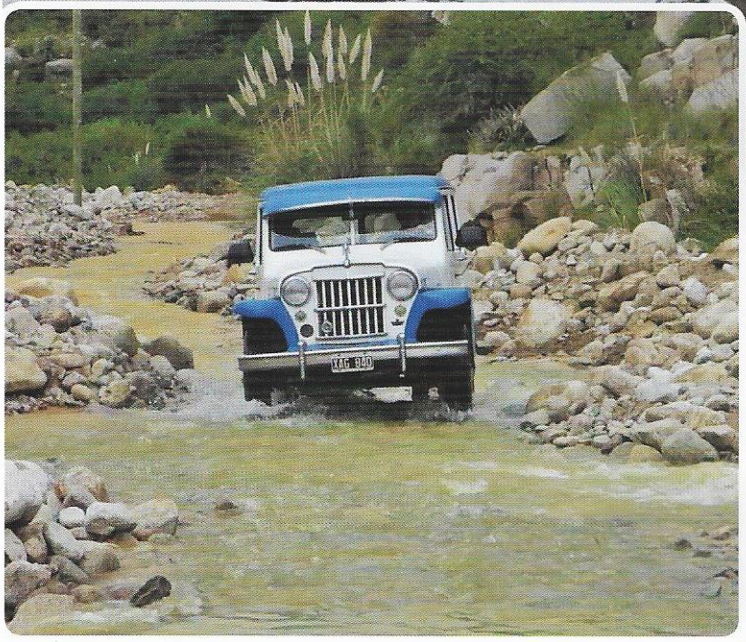
Caminos de Estancieras

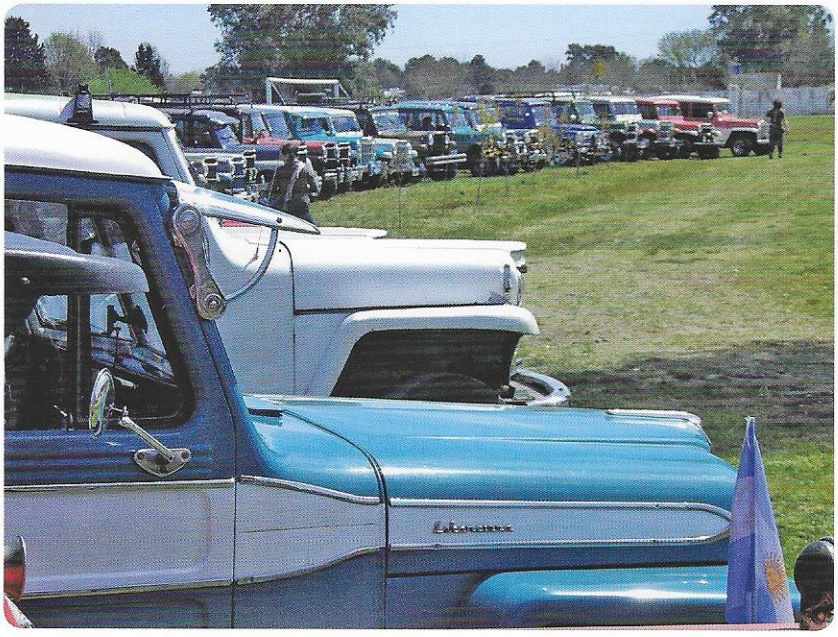
Una veintena de Estancieras se pueden ver en cada encuentro del club Argentino de Estancieras y Baqueanos. Recorren las rutas argentinas y lucen con orgullo la identificación que el tiempo les ha marcado. En otros puntos del país se reproducen los encuentros de fanáticos.

Son vehículos representativos de una época, de un estilo de vida y de una etapa en la que la rotación de modelos no era tan activa. Los vehículos se instalaban en el inconsciente colectivo y por años iban y venían por calles y rutas argentinas. Encontrarlas en estado original, reacondicionarlas artesanalmente, ponerle las piezas adecuadas, darles arranque, hacerlas andar... Todo ese círculo emocional aún involucra a decenas de fanáticos de las Estancieras, que se juntan una vez por mes, pasean por algunos rincones de la provincia de Buenos Aires, se conectan con clubes de otras provincias y así mantienen viva la llama de este clásico desde hace ya unos 16 años. El club Argentino de Estancieras y Baqueanos arrancó por iniciativa de un par de seguidores del modelo, que se citaron para un primer encuentro, que se dio el 3 de septiembre de 2000 y en el que lograron reunir ocho camionetas. Un éxito que se volvió rutinario y que desde ese día mantiene un calendario anual de una reunión mensual, con un promedio de un par de docenas de Estancieras en cada uno de ellos. Sin un escenario fijo, las caravanas se movilizan hacia varios pueblos bonaerenses, como San Antonio de Areco, Nueva Atlantis, Ezeiza, Paseo del Arca (San Fernando), Campana, e incluso a otras provincias. Además de exhibir sus máquinas, aprovechan la acción para dar un servicio a la comunidad, con el padrinazgo de escuelas o de organizaciones no gubernamentales, a través de donaciones de todo tipo. Las rutas argentinas unen estas pasiones, por eso amantes de este modelo también izan la bandera de la Estanciera en provincias como Entre Ríos, Córdoba, San Juan, Mendoza... En esta última, las cruzadas solidarias se sostienen en el tiempo y, a nivel nacional, las juntadas de clubes de los cuatro puntos cardinales supieron tener éxito y reafirmar la identidad con el modelo.

HUELLAS ETERNAS

La región cuyana, con Mendoza como epicentro, tiene un nutrido grupo de seguidores de la Estanciera. Sus acciones solidarias son habituales año tras año.





Las caravanas recorren las rutas para disfrutar de cada encuentro y unir pasiones, con integrantes de otros clubes. Las juntadas nacionales tuvieron su éxito, y así la Estanciera fue sumando adeptos en otros puntos del país.

IKA